



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 91।
No. 91।

नई दिल्ली, मंगलवार, मई 30, 2006/ज्येष्ठ 9, 1928
NEW DELHI, TUESDAY, MAY 30, 2006/JYAIKTHA 9, 1928

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण
अधिसूचना
मुम्बई, 22 मई, 2006

सं. टीएएमपी/68/2005-आईजीटीपीएल.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा कोच्चि पत्रन न्यास (सीओपीटी) के राजीव गांधी कन्टेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) में कन्टेनरों की भंडारण आयोजना, उन्हें बांधने/खोलने तथा उनके प्रचालनों के लिए पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए प्रभार लगाने हेतु इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/68/2005-आईजीटीपीएल

इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(मई, 2006 के 11वें दिन पारित)

2.1 आईजीटीपीएल ने कोच्चि पत्रन न्यास स्थित राजीव गांधी कन्टेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) में प्रदत्त कन्टेनर संबंधी सेवाओं के लिए प्रशुल्क-निर्धारण हेतु दाखिल अपने आरंभिक प्रस्ताव में, प्रस्तावित दरमान में पोत पर हमाली प्रभारों से संबंधित प्रशुल्क मद को सम्मिलित नहीं किया था। लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल को पोत-हमाली लाइसेंस सीओपीटी द्वारा प्रदान किया गया था और आईजीटीपीएल द्वारा भी इस तथ्य से इकार नहीं किया गया था। आईजीटीपीएल ने पोत पर पोत-हमाली सेवाएं प्रदान की और वह प्रशुल्क भी लगाया जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अन्तरिम प्रशुल्क व्यवस्था में शामिल नहीं था।

2.2 पोत पर पोत हमाली गतिरिद्धि उन सेवाओं में से एक हैं जिनकी महापत्रन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत शिनाख्त हो चुकी हैं और इसलिए उसकी दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित होनी चाहिए। अतएव, इस प्राधिकरण ने आरजीसीटी पर आईजीटीपीएल द्वारा कन्टेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते हुए 6 अक्टूबर 2005 को आदेश पारित करते समय इस कानूनी स्थिति को आईजीटीपीएल के लिए इस निवेश के साथ उजागर किया था कि वह पोत पर पोत-हमाली, कन्टेनरों को बांधना, भंडारण आयोजना इत्यादि के लिए 1 अप्रैल 2005 के पूर्वव्यापी प्रभाव अर्थात् इसके प्रचालन आरंभ होने की तिथि से, प्रभार निर्धारित करने हेतु एक प्रस्ताव दाखिल करें। कथित आदेश में यह भी निवेश किया था कि यदि निर्धारित समय में इस प्रकार का कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं होता है तो यह मान लिया जाएगा कि इस प्रकार की सेवाएं प्रदान करने की लागत इसके संशोधित दरमान में निर्धारित विभिन्न दरों में जोड़ती गई हैं और इसलिए आईजीटीपीएल पोत पर पोत हमाली सेवाएं खोलना/बांधना सेवा इत्यादि प्रदान करने के लिए कोई आरजीसीटी पर प्रभार अलग से नहीं लगा सकता।

3.1 इस पृष्ठभूमि में आईजीटीपीएल ने वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया हैं और भंडारण-आयोजना, कन्टेनरों को बांधने/खोलने और पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए 1 अप्रैल 2005 के पूर्व व्यापी प्रभाव से निम्नलिखित दरों का प्रस्ताव किया हैं:-

	विवरणी	तटीय
प्रतिकन्टेनर	US \$ 8.00	रु.350/-

नोट :- ये प्रभाव लदान पोतों पर स्थलान्तरित कन्टेनरों पर भी लागू होंगे।

3.2 प्रस्तावित प्रशुल्क का घटक-विवरण निम्नानुसार हैं:-

(i)	कन्टेनरों को बांधना/खोलना	रु. 225/-
(ii)	भंडारण - आयोजन	रु. 50/-
(iii)	पर्यवेक्षण प्रभाव	रु. 75/-

		350/-

3.3 आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया हैं कि यह सेवा लाइनों/एजेन्टों द्वारा अपने ही ठेकेदारों की नियुक्ति द्वारा प्रदान करने का प्रस्ताव है। इयपे इस श्रेष्ठ बतसश्स हैं कि सीओपीटी ने उसके प्रस्ताव पर अपनी सहमति दे दी है।

4 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की एक प्रति उनकी टिप्पणियों के लिए सीओपीटी और विभिन्न उपयोगकर्ता संगठनाके में परिषिक्रित की गई थी। इस संबंध में हमें आईजीटीपीएल से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।

5.1 आईजीटीपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह अपने टर्मिनल में सेवाएं प्रदान करने हेतु ठेकेदारों के साथ किए गए अनुबंधों की प्रतिवां उपलब्ध करवाए ताकि प्रस्तावित दरों का औचित्य सिद्ध किया जा सके और वह आईजीटीपीएल द्वारा वसूल किए जा रहे प्रभारों का विवरण भी प्रस्तुत करें। यह भी स्पष्ट किया गया था कि आईजीटीपीएल पोत पर पोत-हमाली सेवाओं के लिए प्रभाव लगाना जारी रख सकता हैं बशर्ते वह इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए अन्तिम निर्णय के अनुसार समायोजन भी करें।

5.2 आईजीटीपीएल ने अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करदी है। आईजीटीपीएल द्वारा उठाए गए मूल बिन्दुओं में से कुछ निम्नानुसार हैं:-

- (i) पोत पर कन्टेनर बांधने और खोलने की सेवाओं का अधिग्रहण करने के बाद इसने दर को रु.250/- प्रति फेरे से रु.225/- प्रति फेरे तक कम कर दिया था। यह 'हैच -ओवर' फेरों के लिए कोई प्रभाव नहीं लगा रहा हैं जो, इससे पहले रु. 250/- प्रति फेरा प्रभारित किया जाता था।
- (ii) इसे दो पक्षकारों से ,पोत पर (कन्टेनर) बांधने / खोलने वाली सेवाएं प्रदान करने हेतु , भाव-प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं ! दोनो पक्षकारों में एक ही राशि रु.250/- प्रति फेरा प्रस्तावित की है,इसने इन पक्षकारों से प्राप्त भाव-प्रस्तावों की प्रतियां प्रस्तुत कर दी है।
- (iii) कोच्चि स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन (सीएसए) ने भी पोतार कन्टेनर बांधने/खोलने की सेवाएं हाथ में लेने का प्रस्ताव किया था किन्तु उसने बाद में यह सेवा हाथ में न लेने का निर्णय लिया क्योंकि उन्हें आईजीटीपीएल की दर न्यायोचित लगी
- (iv) इसने, यह प्रचालन अधिग्रहीत करने से पहले, लाइनों को भेजे गए बिल भी प्रस्तुत किए हैं जिनकी दर रु.250/- प्रति फेरा हैं और इसके द्वारा यह प्रचालन अधिग्रहीत करने के बाद भेजे गए बिलों की दर रु.225/- प्रति फेरा हैं।
- (v) रु.125/- प्रति फेरा (अर्थात रु.50/- भंडारण आयोजना के लिए और रु. 75/-पर्यवेक्षण के लिए)प्रस्तावित इतर यार्ड प्रभाव, लाइनों द्वारा प्रति टीएचसी 20 फीट कन्टेनर के लिए रु.200/-और 40 फीट कन्टेनर के लिए रु. 225/- की दर से इस समय वहन की जारी लागत को कम करेगा।

इसमें 24 घंटे पर्यवेक्षण के लिए शिपसाइड सुपरवाइजर्स और अधिकारी सुरक्षा सलाहकार और अन्य कर्मचारी नियुक्त किए हैं। साथ ही इसने आयोजना संबंधी गतिविधियों के लिए सर्वेसक्तों की सेवाएं भी प्राप्त की हैं। ये लागत(व्यय) इसके आरम्भिक प्रशुल्क

निर्धारण के अनुमोदन हेतु प्रस्ताव लागत-ब्लौर में शामिल नहीं किए गए थे। इसने, आयोजना संबंधी सहायक सेवाएं बाहर से प्राप्त करने हेतु भेसर्स जे.बी.बोडा से किए गए करार की प्रतियां भी भेजी हैं। इस करार के अनुसार ठेकेदार को शिपसाइड टैली, गेटइनटैली/गेट आउट टैली के लिए प्रति कन्टेनर केरा रु. 16.20 और रीफर कन्टेनर टैली के लिए रु. 20/-प्रति कन्टेनर प्रति पाली देय होगा।

- (vi) तटीय पर्यवेक्षण के लिए 'टर्मिनल आपरेटर' की सेवाएं लिया करती थी। स्वचालित यार्ड और भंडारण आयोजना गतिविधियों के लिए 'नेविस सॉर्पवेश' क्रियान्वित हो जाने के बाद 'टर्मिनल आपरेटर' अनावश्यक हो गए हैं और अधिकांश लाइनों ने इन्हें टर्मिनलों से वापिस बुला लिया हैं और कुछ अन्य 15 जनवरी 2006 तक बुला लिए जाने की संभावना हैं।
 - (vii) सीएसए के साथ बैठक के कार्यवृत्त के अनुसार लाइनें इन सहायक यार्ड प्रभारों मद में रु. 105/- अदा करने के लिए तैयार हैं।
 - (viii) आतएव, इसने पोतपर कंटेनी बांधने/खोलने और सहायक यार्ड प्रभारों की मद में रु. 350/- अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।
- 6.1 इस प्रकरण में 31 जनवरी 2006 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में आईजीटीपीएल, सीओपीटी और संबंधी उपयोगकर्ताओं ने अपने—अपने पक्ष रखे जिन्हें रिकार्ड पर ले लिया गया है।
- 6.2 आईजीटीपीएल को परामर्श दिया गया था कि वह सीओपीटी को दस्तावेजी साक्षों के साथ विस्तृत लागत विश्लेषण प्रस्तुत करते हुए यह दिखाए कि नवम्बर 2005 में पूर्ण हुई प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में शामिल की गई लागत विवरणी में बांधने/खोलने पर्यवेक्षण और भंडारण आयोजना से संबंधित लागत सम्मिलित नहीं हैं। साथ ही वह, साक्ष्य के रूप में बिलों की प्रतियां प्रस्तुत करके यह सिद्ध करें कि वह पोत पर पोत-हमाली हेतु बाहर से ली गई सेवाओं पर रु. 250/- प्रति कन्टेनर खर्च करता है।
- 6.3 आईजीटीपीएल ने बांधने/खोलने के लिए ठेकेदार से प्राप्त लागत ब्लौर प्रस्तुत कर दिया हैं और कहा हैं कि यद्यपि ठेकेदार ने दर रु.236.50 प्रति कन्टेनर प्रस्तावित की है, उसने (आईजीटीपीएल ने) अपने प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रभारों को रु.225/-प्रति केरा तक सीमित रखा है।
- 6.4 संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी से आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले विवरण को सत्यापित करने और यह स्पष्ट करने के लिए कि प्रस्तावि दरों में विचारित विभिन्न लागत तथ्व, आईजीटीपीएल की प्रशुल्क निर्धारण कवायद में शामिल लागत तत्त्वों पर दोबारा तो नहीं आ गए और अपनी रिपोर्ट (प्राधिकरण को) भेजे।
- 6.5 प्रत्युत्तर में सीओपीटी ने कहा हैं कि उसने प्रस्ताव पर आईजीटीपीएल के साथ विस्तार से विचार विमर्श किया हैं, आवश्यक दस्तावेजों का सत्यापन किया है और आवश्यक स्पष्टीकरण प्राप्त कर लिए हैं। सीओपीटी ने, आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना के सत्यापन पर प्रमाणित किया है कि आईजीटीपीएल का प्रशुल्क प्रस्ताव व्यस्थित है और दर्तभान प्रस्ताव में सम्मिलित लागत तत्त्व तात्काल, प्रशुल्क निर्धारण के लिए आरंभिक प्रस्ताव में शामिल नहीं किए गए थे।
- 7 इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस ग्राफिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और सम्बद्ध पक्षों द्वारा किए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।
- 8 इस प्रकरण के प्रसंस्करण के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उमरती हैं:-
- (i) प्रचालन आईजीटीपीएल को सौंपने से पहले जब कोचिंघपत्तनन्यास राजीवगांधी टर्मिनल पर कन्टेनरों को प्रहसित करता था, तब वह मंडरण- आयोजन और कन्टेनर बांधने/खोलने की सेवाएं प्रदान नहीं कर रहा था। जैसाकि सीओपीटी ने बताया हैं, स्टीमर्स एजेन्ट्स/शिपिंगलाइन्स द्वारा नियुक्त निजी पोत-हमालों द्वारा ये सेवा यूनाइटेड स्टीवेलोर्स एसोसिएशन (यूएसए) पूल से सामान्य कार्य भजदूर लगाकर प्रदान की जाती थी।
 - (ii) आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करार के अनुसार आईजीटीपीएल की पोत हमाली लाइसेंस प्रदान किया गया हैं और यह सेवा प्रदान करने का अधिकार केवल इसी के पास है। इस पृष्ठभूमि में आईजीटीपीएल का यह बयान है कि यह सेवा (शिपिंग) लाइनों द्वारा उनके ठेकेदारों के माध्यम से दी जाती हैं, स्पष्ट नहीं हैं आईजीटीपीएल द्वारा नियुक्त किसी तीसरे पक्ष द्वारा इन सेवाओं के प्रावधान से महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 की अपेक्षाएं व्यवहारिक रूप से बदलेंगी नहीं। कोचिंघ स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन ने आईजीटीपीएल के आग्रह का विरोध किया और उत्तरोत्तर किया कि आईजीटीपीएल 1 ऑक्टूबर 2005 अर्थात आरजीसीटी का अधिग्रहण करने की

तिथि से पोत पर पोत-हमाली के लिए दरें उगाह रहा था। वास्तव में, यह स्थिति पूर्ववर्ती कार्यवाही में बहुत स्पष्ट रूप से उभरी जिसने इस प्राधिकरण को इस विषय में आईजीटीपीएल के लिए निदेश देने के लिए उकसाया।

- (iii) जैसाकि कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन द्वारा बताया गया है, चेन्नई कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड, न्हावा शेवा इन्टरेनेशनल कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड इत्यादि, जैसे अधिकतर अन्य कन्टेनर टर्मिनलों पर भंडारण आयोजना और कन्टेनरों का बांधना/खोलना कन्टेनर प्रहस्तन प्रचालनों का अंतरंग भाग बनाते हैं और इस सेवा का प्रशुल्क समिक्षा कन्टेनर दर में आमतौर पर समिलित रहता है। वर्तमान प्रकरण में तथापि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आरंभिक प्रशुल्क में पोत पर पोत-हमाली प्रभार शामिल नहीं किए गए थे। सीओपीटी ने, आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरणों के सत्यापन पर तरदीक की थी कि इसके आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव में पोत पर पोत-हमाली से सम्बन्धित लागत तत्व समिलित नहीं किए गए थे। पोत पर पोत-हमाली, कन्टेनर प्रहस्तन में समाहित प्रमुख सेवाओं में से एक है और आईजीटीपीएल भी इसके आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में समिलित नहीं की गई सेवा के लिए लागत वहन करता है। अतएव, यह आवश्यक है कि प्रचालक द्वारा वहन की गई लागत की उगाही को अनुमति प्रदान की जाए। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.1.2 कहती है कि पत्तन, यदि ये सेवाएं प्रदान करते हैं तो वे भंडारण-आयोजना और कन्टेनरों के बांधने/खोलने के लिए प्रभार लगा सकते हैं। अन्य प्रहस्तन प्रभारों के साथ इस तत्व के आमेलन को आईजीटीपीएल के दरमान की अगली समीक्षा के समय विचारार्थ लिया जाएगा।
- (iv) इस प्रस्ताव में मुख्य मुद्दा यह सुनिश्चित करना है कि आईजीटीपीएल का आरंभिक प्रशुल्क तय करते सकय जिन लागत तत्वों पर पहले ही विचार किया जा चुका है, उनमें कोई दोहराव नहीं है। इस बारे में, हमारी सलाह पर आईजीटीपीएल ने भंडारण-आयोजना और पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए लगाए गए कार्मिकों की संख्या का विवरण, उन पर आने वाली लागत इत्यादि आवश्यक विवरण कोच्चि पत्तन न्यास को उपलब्ध करवा दिया है। सीओपीटी ने भी इन विवरणों का सत्यापन कर दिया है और इस बात की पुष्टि की है कि वर्तमान प्रस्ताव में विचारित लागत तत्व, प्रशुल्क निर्धारण हेतु इसके आरंभिक प्रस्ताव में समिलित नहीं थे।
- (v) प्रस्तावित पोतपर पोत-हमाली प्रभार रु. 350/-प्रति कन्टेनर में तीन तत्व, यथा, कन्टेनर बांधने/खोलने के के लिए रु. 225/- भंडारण आयोजना के लिए रु. 50/- और पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए रु. 75/- शामिल थे।
- कोच्चि स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन ने तर्क किया है कि अधिग्रहण से पहले, कन्टेनर बांधने/खोलने की दर प्रति कन्टेनर थी जबकि आईजीटीपीएल द्वारा रु.225/- प्रति कन्टेनर पर विचार किया गया है। किन्तु कोच्चि स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन के तर्क को किसी प्रकार के दस्तावेजी साक्ष्य का समर्थन प्राप्त नहीं है। तथापि, आईजीटीपीएल ने शिपिंग लाइनों द्वारा प्रस्तुत किए गए उन बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं जो दर्शाती हैं कि आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी का अधिग्रहण किए जाने से पहले उपयोग कर्ताओं पर पोत पर पोत-हमाली सेवाओं के लिए रु.250/- प्रति कन्टेनर के साथ, 'हैच टॉप' खोलने या बंद करने के लिए रु.250/- प्रति कन्टेनर लगाया जाता था। आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि वह 'हैच टॉप' खोलने/बंद करने के लिए कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाता है और उनके द्वारा पेश किए गए बिल इस स्थिति की पुष्टि करते हैं। आईजीटीपीएल ने पोत पर कंटेनर बांधने/खोलने संबंधी सेवा प्रदान करने (बाहरी साधनों से) के लिए कुछ ठेकेदारों द्वारा प्रस्तावित दर के दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत किए हैं जो (दर) रु.250/-प्रति कंटेनर के लगभग हैं। इसके मुकाबले, बांधने-खोलने के लिए रु.225/-प्रति कन्टेनर प्रस्तावित किया है जो उनके द्वारा आज भी इस सेवा के लिए लगाया जा रहा है और जो निजी पोत-हमालों द्वारा लगाई गई उस दर से भी कम है जो तब लगाई जाती थी जब टर्मिनल सीओपीटी द्वारा प्रचालित किया जाता था।
- (vi) कुछ उपयोग कर्ताओं में पोतपर पोत हमाली हेतु प्रस्तावित प्रभार में भंडारण प्रभार और पर्यवेक्षण प्रभार शामिल करने पर आपत्ति उठाई है। फिर भी, आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि शिपिंग लाइनें, इससे पहले अलग-अलग रूप से, टर्मिनल प्रचालकों, टैली कलकाँ, शिपसाइड पर्यवेक्षकों और सर्वेक्षकों की सेवाएं प्राप्त किया करते थे और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में पर्यवेक्षण प्रभारों की मद में रु.200/- शामिल होते थे। आईजीटीपीएल द्वारा पोत हमाली प्रचालन का

अधिग्रहण कर लिए जाने और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार समिक्षा सेवा प्रदान करने के साथ ही लाइनों ने ये सेवाएं प्रदान करना रोक दिया है।

आईजीटीपीएल ने निवेदन किया है कि यार्ड-आयोजना, भंडारण-आयोजना और कन्टेनर आवागमन और मार्ग निर्धारण गतिविधियों के स्वचालितकरण (मशीनों के उपयोग) से पोतों के वापिस रवानगी समय में सुधार की दृष्टि से उपयोग कर्ताओं को लाभ हुआ है। इसने विभिन्न ऐनियों द्वारा जिन्हें आयोजना संबंधी और कन्टेनर टैली गतिविधियों बाहर से उपलब्ध करवाई गई हैं। प्रमारित दरों के बारे में दस्तावेजी सबूत भी प्रस्तुत किए हैं। इसने बताया है कि प्रस्तावित सहायक यार्ड प्रभार रु. 125/- प्रतिफेरा (अर्थात् भंडारण-आयोजना के लिए रु. 75/- और पर्यवेक्षण के लिए रु. 50/-) से लाइनों द्वारा इस समय टार्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के अनुसार बहन की जा रही लागती, यथा, 20' के लिए रु. 200/- और 40' के लिए रु. 225/- प्रति कन्टेनर में कमी आएगी।

इसके अलावा, पर्यवेक्षण और भंडारण-आयोजना सेवाओं के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं जिनमें इस समय नियुक्त कार्मिकों की कुल संख्या, आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में समिलित व्यक्तियों की संख्या और सीओपीटी को (प्रदत्त) पर्यवेक्षण और आयोजना गतिविधियों के लिए की गई नई गतियों की संख्या दर्शाई गई हैं। सीओपीटी ने इन लागत विवरणों के सत्यापन पर इस बात की तर्दीक (पुष्टि) की है कि पिछले प्रस्ताव में समिलित लागत तत्वों में कोई दोहराव नहीं है।

आईजीटीपीएल द्वारा दस्तावेजों साक्ष्यों के साथ की गई प्रस्तुतियों की दृष्टि से और सीओपीटी द्वारा उठाई गई लागतों के सत्यापन के आधार पर, यह प्राधिकरण कन्टेनर बोर्डने/खोलने, भंडारण आयोजना और पर्यवेक्षण सेवाओं के लिए रु. 350/- प्रतिकंटेनर की प्रस्तावित दर को अनुमोदन प्रदान करता है। किरं भी यह अनुमोदन आईजीटीपीएल के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के समय दास्ताविकों के सत्यापन के अधीन हैं। यदि आईजीटीपीएल को कोई अनुचित लाभ प्रोद्भूत हुआ थाया गया तो उसे संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रावधारों के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

- (vii) सीएसएलए ने यह प्रभार डालर मुद्रा में लगाने पर आपसि व्यक्त की है, इस संदर्भ में यह उल्लेख करना उचित होगा कि कन्टेनर प्रहस्तन के लिए समिक्षा कन्टेनर दर, जिसमें पोत पर पोत-हमाली भी शामिल हैं, सीसीटीएल जैसे अनेक निजि टार्मिनलों पर डालर मुद्रा में ही निर्धारित हैं और वास्तव में, पीएसए एसआइसोएल टार्मिनल्स लाइटेड में पोत पर पोत-हमाली (प्रभार) डालर में ही निर्धारित हैं। ऐसी स्थिति में, सीएसएलए द्वारा उठाई गई आपसि उचित नहीं पाई गई हैं।
- (viii) ऐसा लगता है कि आईजीटीपीएल ने रु. 350/- को डालरों में पुनः परिवर्तित करने के लिए विनिमय दर रु. 43.75 प्रति डालर अपनाया है। यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि वर्तमान विनिमय दर लगभग रु. 44.55 (इस विश्लेषण को अन्तिम रूप देते समय) था। ऐसी स्थिति में, विवेशगामी पोतों के लिए पोत पर पोत-हमाली प्रभार प्रचालित विनिमय दर के आधार पर, अम.डाल. \$ 7.86 निर्धारित किया जाता है।
- (ix) आईजीटीपीएल ने तटीय कन्टेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार मदबार प्रशुल्क के मामले में, तटीय कन्टेनरों के लिए पोत से तट अंतरण के लिए और पोतलदान मंच (क्वे) से को भंडारण यार्ड से/तक अंतरण के लिए तथा पोतघाट भाड़ा के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दर लागू की जा सकती हैं। ऐसी स्थिति में, तटीय कन्टेनर के लिए प्रशुल्क, इस बारे में भारत सरकार द्वारा जारी निदेशों के अनुरूप रूपयों में, सामान्य कन्टेनर के लिए लागू प्रशुल्क के 60% पर निर्धारित की जाती हैं।
- (x) आईजीटीपीएल यह सेवा, एस ए की शर्तों के अनुसार अपने प्रचालनों के आरंभ से ही प्रदान करता आ रहा है, फिर भी इसके आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में इस मद के लिए प्रशुल्क शामिल नहीं किया गया था। इस प्राधिकरण ने आरंभिक 'प्रशुल्क' निर्धारित करते समय आईजीटीपीएल को, 1 अप्रैल 2005 अर्थात् अपने प्रचालन आरंभ करने की तिथि के पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रतिपर पोतहमाली हैतु प्रस्ताव दाखिल करने की अनुमति दी थी। बशर्ते पोत पर पोत हमाली

(प्रभार) के लिए प्रस्ताव 15 नवम्बर 2005 तक दाखिल कर दिया जाता है। तदनुसार, आईजीटीपीएल ने अपेक्षित प्रस्ताव निर्धारित समय में दाखिल कर दिया है। चूंकि प्रचालक द्वारा प्रदत्त इस सेवा के लिए, इसके प्रचालनों के आरंभ की तिथि से कोई अनुमोदित प्रशुल्क नहीं है, यह दर आईजीटीपीएल के प्रचालन आरंभ होने की तिथि अर्थात् 1 अप्रैल 2005 के पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू हो जाएगी।

- (xi) संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रशुल्क की वैधता चक्र (अवधि) 3 वर्ष निर्धारित की गई है। चूंकि कन्टेनर प्रहस्तन प्रशुल्क की यह एक प्रमुख मद है, इस प्रशुल्क मद की समीक्षा, इसके दरमान में निर्धारित इतर प्रशुल्क भर्दों के साथ करना उचित समझा गया है। ऐसी स्थिति में, इस आदेश द्वारा अनुमोदित पोतपर पोत-हमाली प्रभार (दर) 31 मार्च 2008 तक वैध रहेगी ताकि यह, हमारे दिनांक 6 अक्टूबर 2005 के आदेश द्वारा अनुमोदित दर के प्रशुल्कों के साथ समाप्त हो सके।
- (xii) शिपिंग लाइनों द्वारा लगाये गये टीएचसी की युकित्युक्तता शिपर्स और लाइनों के बीच झाड़े की जड़ रहा है। इस मुद्दे को कोचिंग कल्टर्स लाइस एजेन्ट्स एसोसिएशन ने पुनः उठाया है। इंडियन चैम्बर ऑफ कार्मस एंड इंडस्ट्री ने भी पोत-हमाली प्रभार समुद्री माल-भाड़े में सामिल करने का मुद्दा उठाया है। यह ध्यान देने योग्य है कि इस प्राधिकरण ने बहुत पहले 2001 में, मुंबई पत्तन न्यास के संदर्भ में इन मुद्दों का सूक्ष्म-अध्ययन किया और पाया कि पोत पर पोत हमाली प्रभार लाइनर टर्म्स के अन्तर्गत लगाए गए समुद्री माल भाड़े का भाग होते हैं। अतएव, इन्हे टीएचसी के अवयव के रूप में दोबारा नहीं लगाया जा सकता है। इस आदेश से पीड़ित कुछ पक्षकार भाननीय मुंबई उच्च न्यायालय में गए थे और यह मामला अब न्यायालय में सक्रिय रूप से विचाराधीन है। साफ-साफ कहें तो चर्चित आदेश केवल मुंबई पत्तन न्यास से ही संबंधित हैं और आदेश में निर्धारित सिद्धान्त, अन्य पत्तनों के लिए साझा रूप से अपनाएं जाने के लिए नहीं हैं। यह मुद्दा, मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा प्रासंगिक प्रकरण को अनिमरुप से निपटाएं जाने के बाद विचारार्थ लिया जाएगा।
- 9.1 परिणामस्वरूप, और उपर दिए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण आईजीटीपीएल के दरमान में निर्धारितिहृत 'अनुसूची 3.7 पोत पर पोत-हमाली प्रभार' शानिल करने वाले अनुमोदन प्रदान करता है।-

अनुसूची 3.7 – पोत पर पोत-हमाली प्रभार

ब्लौरा	प्रति कन्टेनर दर	
	विदेश गामी (अम.डालर में)	तटीय रूपरेखा में
बांधना/खोलना, भंडारण-आयोजना, और पर्यवेक्षण प्रभार	7.86	210/-

नोट:- ये प्रभार पोतलदान – पोतों पर स्थलांतरित कन्टेनरों पर भी लागू होंगे।

- 9.2 दरमान में यह संशोधन 1 अप्रैल 2005 के पूर्वव्यापी प्रभाव अर्थात् आईजीटीपीएल के प्रचालन आरंभ होने की तिथि से प्रभावी मान लिया गया है और यह 31 मार्च 2008 तक वैध रहेगा।

अ. ल. बोगिंगवार, अध्यक्ष
[विज्ञापन III/IV/143/2005/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 22nd May, 2006

No. TAMP/68/2005-IGTPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for levy of charges for stowage planning, lashing/unlashing of containers and supervision services for its operations at the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) of Cochin Port Trust (COPT) as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/68/2005—IGTPL****India Gateway Terminal Private Limited -----****Applicant****ORDER**(Passed on this 11th day of May 2006)

This case relates to a proposal received from the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for levy of charges for stowage planning, lashing / unlashing of containers and supervision services for its operations at Cochin Port Trust (COPT).

2.1. The IGTPL in its initial proposal filed for fixation of tariff for container related services offered at the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) at Cochin Port Trust had not included the tariff item relating to on board stevedoring charges in the proposed Scale of Rates (SOR). As per the terms of Licence Agreement, Stevedoring License was granted by the COPT to the IGTPL and this fact was not denied by the IGTPL too. The IGTPL offered on-board stevedoring services and also levied tariff that was not included in the interim tariff arrangement approved by this Authority.

2.2. The on-board stevedoring activity is one of the services identified under Section 42 of the MPT Act and hence the rate has to be approved by this Authority. This Authority, therefore, while passing the Order on 6 October 2005 fixing the tariff for container handling operations by the IGTPL at the RGCT has brought out this legal position with a direction to the IGTPL to file a proposal for fixing charges for on board stevedoring, lashing / unlashing, stowage planning etc., with retrospective effect from 1 April 2005 i.e. from the date of commencement of its operation. The said Order also directed that if no such proposal is received within the stipulated date, it will be deemed that the cost of providing such services is covered by the different rates prescribed in the revised Scale of Rates and hence IGTPL cannot levy any charges separately for providing on board stevedoring services, lashing / unlashing, etc. at the RGCT.

3.1. In this backdrop, the IGTPL has filed the instant proposal and has proposed the following rates for stowage planning, lashing / unlashing of containers and supervision services with retrospective effect from 1 April 2005:

	Foreign	Coastal
Per Container	US\$8.00	Rs.350/-

Note: These charges would also apply on containers shifted onboard vessels.

3.2. The breakup of the proposed tariff is as follows:

(i).	Lashing / unlashing,	Rs.225/-
(ii).	Stowage planning	Rs.50/-
(iii).	Supervision charges	Rs.75/-
	Total	Rs.350/-

3.3. The IGTPL has clarified that this service is proposed to be offered by Lines / Agents by appointing their own contractors. It has also stated that the COPT has given concurrence to its proposal.

4. In accordance with the consultation procedure prescribed, a copy of the proposal was circulated to COPT and various users organisations seeking their comments. The comments received from COPT and various users organisations was forwarded to the IGTPL for their comments. We have not received any comments from the IGTPL in this regard.

5.1. The IGTPL was requested to furnish the copies of the agreements entered with the contractors to provide the service at its terminal to justify the proposed rates and to furnish the details of the charges collected by the IGTPL. It was also clarified that IGTPL may continue to levy the prevailing practice of levying for on board stevedoring service subject to adjustment based on the final decision of this Authority in this regard.

5.2. The IGTPL has furnished the requisite information. Some of the main points made by the IGTPL are summarised below:

(i). After taking over the on-board lashing and unlashing, it has reduced the rate from about Rs.250/- per move to Rs.225/- per move. It is not levying any charges for hatch cover moves which were billed at Rs.250/- per move earlier.

(ii). It has received quotations from two parties for providing on-board lashing / unlashing services. Both the parties have quoted the same amount of Rs.250/- per move. It has furnished copies of the quotations received from these parties.

(iii). The Cochin Steamer Agents Association (CSAA) had also offered to undertake the on-board lashing / unlashing but had subsequently decided not to undertake as they found the charges of IGTPL to be reasonable.

(iv). It has also furnished the bills raised on Lines before it took over the operations which are at Rs.250/- per move and the bills raised subsequent to its taking over the operations are at Rs.225/- per move.

(v). The proposed associated yard charges of Rs.125/- per move (i.e. Rs.50/- for stowage planning and Rs.75/- for supervision) will reduce the costs incurred presently by the lines at Rs.200/- for 20' and Rs.225/- for 40' container as per THC.

It has employed shipside supervisors and officers, security advisor and staffs for round the clock supervision and have also engaged the services of the surveyors for the planning related activities. These costs were not included in the costing submitted for approval of its initial tariff fixation. It has forwarded copies of the contract entered with M/s. J.B. Boda for outsourcing the planning related support services. As per this contract, Rs.16.20 per container move is payable to the contractor towards shipside tally, gate in / out tally and Rs.20/- per container per shift for reefer container tally.

(vi). The Lines used to engage 'Terminal Operator' for shore supervision. After its implementation of Navis software for automated yard and stowage planning activities, the 'Terminal Operator' have become redundant and most of the Lines have withdrawn them from the Terminal and a few others are expected to be withdrawn by 15 January 2006.

(vii). As per the minutes of the meeting with the CSAA, the lines are willing to pay Rs.105/- towards these associated yard charges.

(viii). It has, therefore, requested to approve Rs.350/- towards the on-board lashing / unlashing and associated yard charges.

6.1. A joint hearing in this case was held on 31 January 2006. At the joint hearing, IGTPL, COPT and the concerned users made their submissions which were taken on record.

6.2. The IGTPL was advised to furnish a detailed cost analysis with documentary evidences to the COPT to show that costs relating to lashing / unlashing, supervision and

stowage planning were not included in the cost statement considered in the tariff fixation exercise concluded in November 2005 and copies of relevant bills evidencing that it incurs an outsourcing cost of Rs.250/- per box for on-board stevedoring activities.

6.3. The IGTP has furnished the cost break up received from its contractor for lashing / unlashing and stated that though the rate quoted by the contractor is Rs.236.50 per box, it has restricted the charges to Rs.225/- per move in its proposed tariff.

6.4. At the joint hearing, the COPT was also requested to verify the details (to be furnished) by IGTP and to clarify whether different cost elements considered in the proposed rates overlap with any of the cost elements considered in the tariff fixation exercise of the IGTP and forward its report.

6.5. The COPT in response has stated that it had held detailed discussion with the IGTP on the proposal and has verified the necessary documents and obtained required clarifications. The COPT on verification of this information furnished by the IGTP has certified that the tariff proposal of the IGTP is in order and that the cost elements considered in the instant proposal were not included in its initial proposal for tariff fixation.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case the following position emerges:

- (i). When the Cochin Port Trust handled containers at the Rajiv Gandhi Terminal prior to handing over the operations to the IGTP, it was not providing the services relating to stowage planning and lashing / unlashing. The private stevedores appointed by the Steamers Agents / Shipping Lines were providing this service by deploying the general purpose mazadoor and supervisors from the United Stevedores Association (USA) pool as reported by the COPT.
- (ii). As per the License Agreement entered by the IGTP with the COPT, the Stevedoring license has been granted to the IGTP and it has the exclusive right to offer this service. In this backdrop, the statement made by IGTP that this service is provided by Lines through their contractors is not clear. Provision of these services by any third party appointed by IGTP will not materially alter the requirements of Section 42 of the MPT Act. The Cochin Steamer Agents Association countered the assertion of IGTP and pointed out that the IGTP was recovering the rates for on-board stevedoring charges since taking over of the RGCT with effect from 1 April 2005. As a matter of fact, this position emerged very clearly in the earlier proceeding which prompted this Authority to issue to necessary direction in this regard to IGTP.
- (iii). As stated by the Container Shipping Lines Association, at most of the other container terminals like the Chennai Container Terminal Limited, Nhava Sheva International Container Terminal Limited, Visakha Container Terminal Private Limited, etc., stowage planning and lashing unlashing form an integral part of container handling operations and the tariff for service is generally included in the composite box rate. In the instant case, however, the charges for on-board stevedoring were not included in the initial tariff approved by this Authority. The COPT on the verification of the details furnished by the IGTP has also confirmed that the cost elements relating to on-board stevedoring were not included in its initial tariff fixation proposal. Onboard stevedoring is one of the major services involved in container handling; and, the IGTP also incurs cost to provide the service that is not included in its initial tariff fixation.

It is, therefore, necessary to allow recovery of such cost incurred by the operator. Even clause 5.1.2. of the revised tariff guidelines states that ports can levy charges for stowage and lashing / unlapping of containers if they provide these services. Merger of this element with other handling charges will be taken up for consideration at the time of the next review of the Scale of Rates of IGTPL.

- (iv). The main issue in this proposal is to ensure that there is no over lapping of any of the cost elements which have already been considered while fixing the initial tariff of the IGTPL. In this regard, the IGTPL on our advice has furnished the requisite details along with the details of number of personnel deployed for stowage planning and supervision services, their cost, thereof etc., to the Cochin Port Trust. The COPT has also verified these the details and confirmed that cost elements considered in the instant proposal were not included in its initial proposal for tariff fixation.
- (v). The proposed on-board stevedoring charges of Rs.350/- per box consists of three elements viz. Rs.225/- for lashing/ unlapping, Rs.50/- for stowage planning and Rs.75/- for supervision charges.

The Cochin Steamer Agents Association has argued that the lashing / unlapping rate prior to take over was Rs.150/- per box as against Rs.225/- per box considered by the IGTPL; but, their argument is not supported by any documentary evidence. The IGTPL has, however, furnished copies of the bills raised earlier by the Shipping Lines which reveal that prior to the IGTPL taking over the RGCT, the users were levied Rs.250/- per box for on-board stevedoring plus Rs.250/- per box for hatch top opening or closing. The IGTPL has clarified that it does not levy any separate charge for hatch opening / closing and the bills raised by them also confirm this position.

The IGTPL has also furnished documentary evidence of the rate quoted by some of the contractors for providing on board lashing/unlapping (on outsourced basis) which is around Rs.250/- per container. As against this, the IGTPL has considered Rs.225/- per box as presently being levied by them for lashing/ unlapping which is also lower than the rate levied by the private stevedores when the COPT operated the terminal.

- (vi). Some of the users have also objected to inclusion of stowage charge and supervision charge in the proposed on-board stevedoring charge. The IGTPL has, however, clarified that the Lines were earlier individually engaging the services of terminal operators, tally clerks, ship side supervisors, and surveyors and the terminal handling charges included Rs.200/- towards supervision charges. With the IGTPL taking over the stevedoring operations and offering this composite services as per the terms of the LA, the lines have discontinued these services.

The IGTPL has submitted that automation of the yard planning, stowage planning and container movement and tracking activities has benefited the users in the terms of improvement in the vessel turn around time. It has also furnished documentary support as regards the rate charged by the various agencies to whom the planning related activities and container tally activities have been outsourced. It has stated that the proposed associated yard charges of Rs.125/- per move (i.e. Rs.50/- for stowage planning and Rs.75/- for supervision) will reduce the costs incurred presently by the lines at Rs.200/- for 20' and Rs.225/- for 40' container as per Terminal Handling Charge.

Further, it has furnished the cost details for supervision and stowage planning services indicating the total number of personnel presently employed, the number of persons considered in the initial tariff fixation and the new recruits

for supervision and planning activities to the COPT. The COPT on verification of these cost details has confirmed that there is no overlapping of any of the cost elements included in the earlier proposal.

In view of the submissions made by the IGTPL along with the documentary support and also based on the verification of costs made by the COPT, this Authority approves the proposed rate of Rs.350/- per box for lashing / unlapping, stowage planning and supervision services. This approval is, however, subject to verification of actuals at the time of the next general review of the Scale of Rates of IGTPL and undue advantage, if any, is found to have accrued to IGTPL, it will be adjusted as per the provisions of the revised tariff guidelines.

- (vii). The CSLA has objected to levy of this charge in dollar terms. In this context, it is relevant to mention that composite box rate for container handling which includes on-stevedoring are prescribed in dollar denomination at many of the other private terminals like the CCTL and in fact on-board stevedoring is prescribed in dollar terms at the PSA SICAL Terminals Limited. That being so, the objection raised by the CSLA is not found to be relevant.
- (viii). The IGTPL appears to have considered the exchange rate of Rs.43.75 for re-conversion of the proposed rupee rate of Rs. 350 to dollar terms. It is relevant to mention that the current foreign exchange rate is at around Rs.44.55 (at the time of finalising this analysis). That being so, the onboard stevedoring charges for foreign-going vessels is prescribed at US\$ 7.86 based on the prevailing exchange rate.
- (ix). The IGTPL has not proposed concessional tariff for coastal containers. As per the revised tariff guidelines, in case of itemised tariff concessional rate is applicable for coastal container on all the relevant handling charges for ship to shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage. That being so, the tariff for coastal container is prescribed in rupee terms at 60% of the tariff applicable for a normal container in line with the directions of the Government of India in this regard.
- (x). The IGTPL has been offering this service as per the terms of the LA from the commencement of its operations, however, its initial tariff fixation did not include tariff for this item. This Authority while fixing the initial tariff had allowed the IGTPL to file its proposal for on-board stevedoring with retrospective effect from 1 April 2005 i.e. from the date of commencement of its operations provided the tariff proposal for on-board stevedoring is filed by 15 November 2005. The IGTPL has accordingly filed the proposal within the stipulated date. Since there is no approved tariff for this service offered by the operator from the date of the commencement of its operations, the rate will come into effect retrospectively from 1 April 2005 i.e. from the date of commencement of operations of IGTPL.
- (xi). The revised tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Since this is one of the main item of container handling tariff, it is found appropriate to review this tariff item along with the review of other tariff items prescribed in its Scale of Rates. That being so, the on-board stevedoring approved vide this Order will remain valid till 31 March 2008 to make it co-terminus with that of the SOR approved vide our earlier Order dated 6 October 2005.
- (xii). The reasonableness of THC levied by Shipping Lines is always a bone of contention between the Shippers and the Lines. This issue again is raised by the Cochin Customs House Agents Association. The Indian Chamber of Commerce and Industry has also pointed out the inclusion of stevedoring charges in ocean freight. It is noteworthy that this Authority way back in 2001 examined these issues closely in the context of Mumbai Port Trust and found

that on-board stevedoring charges form part of ocean freight levied under Liner terms and, therefore, it could not be levied again as a component of THC. Some parties aggrieved at this Order had approached the Hon'ble Bombay High Court and the matter is under active consideration of the Court. Strictly speaking, the relevant Order relates to Mumbai Port Trust and the principle set in the Order is not extended to other ports by way of common adoption. This issue will be taken up for consideration after final disposal of the relevant case by the Hon'ble Bombay High Court.

9.1 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the following Schedule 3.7 – On-board Stevedoring Charges in the Scale of Rates of the IGTP:

Schedule 3.7 – On-board Stevedoring Charges

Particulars	Rate per container	
	Foreign (in US\$)	Coastal (in Rs.)
Lashing unlapping/ stowage planning and supervision charges	7.86	210/-

Note: These charges would also apply on containers shifted onboard vessels.

9.2 This amendment to the Scale of Rates is deemed to have been come into effect retrospectively with effect from 1 April 2005 i.e. from the date of the commencement of operations of IGTP and will remain valid till 31 March 2008.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/I43/2005/Exty.]